

運賃引き上げ機運が高まるトラック業界

トラック業界では、「時間外労働上限規制」の適用開始に伴う影響（いわゆる「2024年問題」）が懸念されていますが、国土交通省は2024年6月、対応策の一環として、「標準的運賃」(※)の見直しを行いました。

標準的運賃の見直し

標準的運賃とは、「荷主への交渉力が弱いトラック事業者が適正な利潤を確保して賃上げ・労働環境整備等を実現するための運賃交渉の際の参考指標」として導入されているものです。

今回の見直しでは、燃料価格の高騰等も踏まえて、中国地方では2tクラスのトラックで従来比+7.2%、10tクラスのトラックで同+10.5%引き上げられました（図表1）。

また、ドライバーの長時間労働是正の観点から、荷待ち・荷役など、輸送以外のサービスの対価も改定・新設されています（図表2）。

(※) 標準的運賃：適正な原価（変動費・固定費）に適正な利潤を加えて算出。距離制と時間制の2種類があり、料金（待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料）と実費（高速道路利用料、燃料サーチャージ等）は別途収受される。

上昇傾向が続く運賃

この標準的運賃に強制力はありませんが、こうした政府の姿勢等もあって、運賃引き上げに向けた業界の機運は徐々に高まっています。

因みに、2024年8月のスポット運賃指数は前年同月比+12.9%と大きく上昇しています（図表3）。

今後、年度末にかけては「年間960時間」の時間外労働の上限を睨み、ドライバーの不足感がさらに強まるとの見方もあり、運賃の上昇傾向は続く公算が大きいと考えられます。

また、こうした状況下、荷主サイドにおいても、荷受け作業の効率化や複数荷主との輸送の共同化など、物流業務の抜本的な見直しに向けた取り組みが広がっていくものとみられます。

図表1 「標準的運賃」の見直し

(円/8時間)

		中国地方	四国地方	九州地方	近畿地方	関東地方
小型車 (2tクラス)	旧	32,420	30,700	30,890	35,580	39,060
	新	34,740 (+7.2%)	33,140 (+7.9%)	33,770 (+9.3%)	37,640 (+5.8%)	39,380 (+0.8%)
大型車 (10tクラス)	旧	49,950	47,960	48,060	53,710	57,900
	新	55,200 (+10.5%)	53,870 (+12.3%)	53,860 (+12.1%)	57,690 (+7.4%)	60,090 (+3.8%)

(注) 時間制運賃のうち、8時間制の場合

(資料) 国土交通省「『標準的運賃』等の見直しについて」等より当部作成

図表2 待機時間料と積込料・取卸料

(円/30分)

		小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
待機時間料 (改定前)		1,680 (1,670)	1,760 (1,750)	1,890 (1,870)	2,220 (2,220)
積込料・ 取卸料 (新設)	機械荷役	2,080	2,180	2,340	2,750
	手荷役	2,000	2,100	2,260	2,650

(注) 全国一律

(資料) 国土交通省「『標準的運賃』等の見直しについて」等より当部作成

図表3 トラックのスポット運賃指数の推移（前年同月比）



(資料) 全日本トラック協会「求荷求車情報ネットワーク (WebKIT) 成約運賃指数について (令和6年8月)」より当部作成

- ◆ 本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。
- ◆ 本資料は、信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容等は作成時点のものであり、今後予告なく修正、変更されることがあります。資料のご利用に関しては、お客さまご自身の責任において判断なされますよう、お願い申し上げます。
- ◆ 本資料に関連して生じた一切の損害については、責任を負いません。その他、専門的知識に係る問題については、必ず弁護士、税理士、公認会計士等の専門家にご相談のうえ、ご確認ください。
- ◆ 本資料の一部または全部を、当社の事前の了承なく複製または転送等を行うことを禁じます。
- ◆ 本件に関するご照会は、ひろぎんHD経済産業調査部 担当：古谷 (Tel.082-247-4958) までお願いします。